

APRILIA EXTREMA GP

Una buona base, idee chiare e la voglia di sudare di chi non può o non vuole buttarsi in grandi investimenti. Questi gli ingredienti di una riuscita personalizzazione

di **Alberto Dell'Orto**
foto di **Vanni Spinoni**

Alla faccia di una legislazione che prevede ottavo di litro imbrigliate dalla soglia dei 15 kw, un intraprendente trio di amici genovesi si è dato da fare per dimostrare che con una 125 ci si può divertire modificandola e... guidandola.

Gli artefici di questa opera (William Gallo, Livio Iaccheri e Alessandro Adami) non sono però i titolari di un'officina, né i tecnici di una Casa motociclistica...

COME CAVARE 40 CV DA UN 125

Il motore è stato completamente rivisto nell'ottica di un utilizzo sportivo, pur conservando un'erogazione godibile. Per questo si è scelto di seguire la ricetta Sport Production: lo scarico è stato sostituito da un'espansione Jolly Moto e da un silenziatore DLR, le luci di aspirazione, l'alloggiamento del pacco lamel-







La linea della moto è rimasta originale, utilizzando elementi aftermarket in vtr. La differenza più appariscente è la sostituzione del faro con un piccolo elemento alogeno.

In basso, il ponte di comando ha visto l'eliminazione del tachimetro, dell'ormai inutile blocchetto d'accensione e la sostituzione dei semimanubri.

Comunque, per tagliare la testa al toro, i nostri eroi hanno eliminato l'impianto di lubrificazione separata e usano ora una Magigas a 120 ottani miscelata all'1% con il classico Castrol 747 e un anticipo variato asolando i fori di fissaggio dello statore. Il pistone è un Asso monofascia grafitato, vincolato alla biella originale debitamente lucidata; l'al-

bero motore ha solo subito un accurato centraggio. Il carter è stato lavorato solo nell'imbocco dei travasi e accuratamente lucidato. Il carburatore originale, un VHSA da 34 mm, ha lasciato il posto al suo parente "racing", un VHSB (ex Aprilia 250 GP "clienti") rialesato a 40,5 mm dai 39,5 originali. Le masse rotanti sono state doviziosamente alleggeri-

lare (che ora sfrutta lamelle Boyesen in Kevlar) e lo scarico sono stati ampliati e raccordati, mentre il piano inferiore del cilindro è stato tornito per una altezza di 0,4 mm. Questo, insieme alla riprofilatura dell'area di squish ed alla spianatura del piano di unione della testata, ha portato ad un rapporto di compressione geometrico pari a 15,7. Si tratta di un valore piuttosto alto, che potrebbe generare fenomeni di autoaccensione: le Aprilia GP sono dalle parti di 20:1, ma la IP fabbrica le benzine apposta per loro...





La trasmissione finale è stata sostituita da componenti che sfruttano la tecnologia delle corse, per ridurre l'assorbimento di potenza.



Per lo stesso motivo la pompa originale è stata sostituita da un'unità elettrica. L'espansione dello scarico è una Jolly Moto.



Il coperchio sinistro è stato sostituito dall'elemento dell'RX, dotato di kickstarter e di coperchio frizione amovibile indipendentemente.



Nel proprio box casalingo, William procede alla gravosa opera di lucidatura del telaio in lega leggera e del forcellone posteriore.

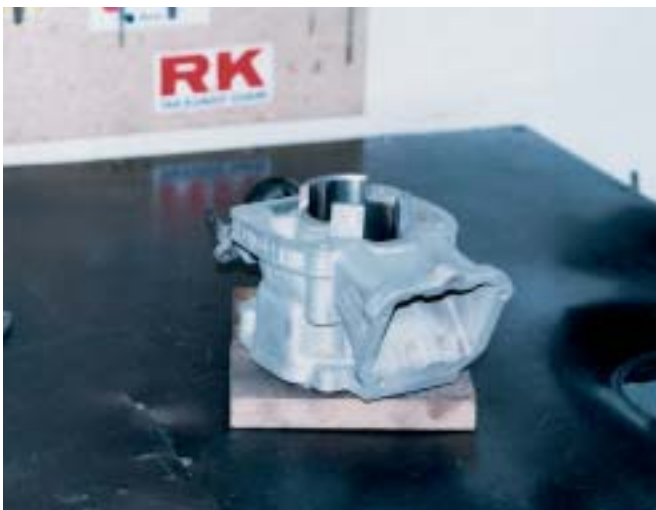


I componenti del motore che hanno ricevuto le cure del motorista Livio sono qui immortalati: una squadra da quasi 40 CV.



Possiamo notare le accurate lavorazioni degli imbrocchi dei travasi (si è curato molto l'accoppiamento con i carter) e dell'aspirazione.





Anche il vano del pacco lamellare ha subito le dovute attenzioni (qui sopra); a destra, l'opera di prova al banco presso la sede di Auto-Moto Tecnica Engineering: come si rileva dal grafico in basso il propulsore sfiora i 39 CV al regime tutt'altro che stratosferico di 11.000 giri, denotando anche buone doti di allungo (quasi 1000 giri) ed ha una corposa curva di coppia.

tuita da più leggere e meno macchinose sovrastrutture Cruciate, i parafranghi originali hanno lasciato il posto a elementi in carbonio e dalla piastra superiore della forcella sono stati eliminati gli attacchi del blocchetto e dei semimanubri originali, questi ultimi rimpazzati da elementi prelevati dalla RS 250.

Le sospensioni sono state riviste, nell'ottica di un impiego più gravoso: mentre anteriormente si è rivelato sufficiente sostituire il lubrificante con uno più viscoso, al retrotreno

si è optato per l'utilizzo di un'unità Boge derivata dalle competizioni SP e successivamente modificata nella taratura dell'idraulica.

I cerchi sono originali, semplicemente riverniciati; per il freno anteriore si è adottata una pinza a quattro pistoni Brembo di provenienza Ducati e di una pompa radiale (sempre Brembo) da 19 mm, che lavorano con il disco originale. L'impianto posteriore rimane invece quello di serie, beneficiando solo di un tubo in calza d'acciaio. ■

te, asportando la corona d'avviamento e tornando la campana della frizione; ovviamente è stato eliminato il motorino d'avviamento, per cui è stato installato il kickstarter e il coperchio sinistro della RX da fuoristrada. Per ridurre l'assorbimento di potenza degli organi ausiliari la pompa dell'acqua è stata sostituita con un'unità elettrica, mentre la trasmissione finale adotta un rapporto 19/41 (!) e una catena 415.

CICLISICA AFFINATA

Partendo dal (giusto) presupposto che per migliorare il rapporto peso/potenza si può agire su due elementi, la moto è stata subito spogliata dei chili superflui: la scatola filtro, il tachimetro, il blocchetto d'avviamento e gran parte dell'impianto elettrico sono stati immediatamente asportati.

Sempre in quest'ottica, la carrozzeria (carena e codone) è stata sostituita

